

## Ocena możliwości psychofizycznych kierowców niepełnosprawnych

W Instytucie Transportu Samochodowego, przy współudziale PIMOT, w ramach pracy statutowej przeprowadzono badania możliwości psychofizycznych kierowców z niepełnosprawnością ruchową. Testom na urządzeniach badawczych do oceny czasu reakcji, koordynacji wzrokowo-ruchowej, widzenia stereoskopowego, widzenia kontrastu, siły nacisku na elementy sterujące pojazdu poddano 46 osób z niepełnosprawnością (kierowców i kandydatów na kierowców). W grupie badawczej znalazły się osoby z wrodzoną i nabytą niepełnosprawnością oraz z różnym typem (dysfunkcja wielokończynowa) i stopniem niepełnosprawności (znaczny, umiarkowany). Porównano je z osobami pełnosprawnymi (N=15).

Najbardziej różnicującym urządzeniem okazał się DTS (Driver Test Stadion). Badani niepełnosprawni w poszczególnych próbach zyskiwali istotnie gorsze wyniki niż badani pełnosprawni zarówno pod względem czasów reakcji (prawie dwukrotnie wydłużony czas reakcji), jak i możliwości operowania kierownicą oraz naciskiem na pedały, np: podczas awaryjnego hamowania (słabsza siła nacisku). Stopień niepełnosprawności miał znaczenie w przypadku wykonywania zadań związanych zarówno z czasem reakcji, jak i siłą nacisku. Analizę porównawczą w odniesieniu do reakcji na urządzeniu powtórzono w podziale na dysfunkcje kończyn dolnych oraz wielokończynowe. W niektórych próbach osoby z dysfunkcjami kończyn dolnych uzyskiwali lepsze wyniki niż badani z dysfunkcjami wielokończynowymi, w innych zaś było odwrotnie. W zakresie siły nacisku, we wszystkich przypadkach, w których wystąpiły istotne różnice między grupami, osoby z wrodzoną niepełnosprawnością osiągały najgorsze wyniki w porównaniu z osobami z nabytą niepełnosprawnością i osobami pełnosprawnymi. Ponadto biorąc pod uwagę fakt posiadania przez osoby z dysfunkcjami prawa jazdy wykazano, że osoby bez doświadczenia (kandydaci) uzyskują gorsze wyniki pod względem czasu reakcji i koordynacji niż kierowcy niepełnosprawni i pełnosprawni.

Pomimo wykazanych różnic, niepełnosprawność za każdym razem wymaga indywidualnego podejścia, a uzyskane wyniki trudno generalizować na całą populację osób niepełnosprawnych. Ze względu na małą liczną próbę badawczą, nie porównywano wyników w odniesieniu do poszczególnych dysfunkcji. Tymczasem należy pamiętać, iż w obrębie każdego stopnia niepełnosprawności (lekkiego, umiarkowanego, znacznego) mieszczą się osoby, z różnymi schorzeniami. U jednych (z problemami z narządem ruchu) dysfunkcje te, przy odpowiednim oprzyrządowaniu pojazdu, nie będą zaburzać prawidłowej oceny sytuacji, adekwatnej i szybkiej reakcji. Podobnie gdy funkcje wzrokowe nie są zaburzone. U innych, szczególnie z dysfunkcją układu nerwowego, (np. po mózgowym porażeniu dziecięcym), nie tylko reakcje i podejmowanie decyzji może być wolniejsze, ale również zauważa się osłabienie funkcji wzrokowych, które mają wpływ na ocenę odległości, utrzymywanie się w pasie ruchu, widzenie kontrastu. Nie dyskwalifikuje ich to z uczestnictwa w ruchu drogowym (o ile uzyskają orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do

kierowania pojazdem), ale więcej czasu będzie wymagało szkolenie kandydatów na kierowców z takimi dysfunkcjami.

Pomimo uzyskiwania przez osoby niepełnosprawne gorszych rezultatów w poszczególnych próbach sprawdzających aspekty psychomotoryczne i funkcje wzrokowe, to często mieszczą się oni w zbliżonych normach co osoby pełnosprawne. Najłabsze wyniki, w porównaniu z czynnymi niepełnosprawnymi kierowcami i kierowcami pełnosprawnymi, osiągnęli niepełnosprawni kandydaci na kierowców, co ich nie dyskwalifikuje a jedynie powinno mobilizować do szkolenia i treningów. Patrząc na niepełnosprawnych kierowców z podobnymi dysfunkcjami, a bezpiecznie funkcjonujących w ruchu drogowym, niepełnosprawność wymaga właściwego oprzyrządowania pojazdu, a więc dostosowania i rozmieszczenia urządzeń sterowniczych w kabinie pojazdu, ponadto praktyki i doświadczenia a przede wszystkim rozwagi.

***M. Ucińska, E. Odachowska, M. Klamra, D.K. Ściagała, Wpływ zaburzeń psychomotorycznych na funkcjonowanie w ruchu drogowym. Czasopismo Logistyka 3/2015.***

***M. Ucińska, E. Odachowska, M. Klamra, D.K. Ściagała, Stopień niepełnosprawności a percepcja ruchu drogowego. Czasopismo Logistyka 4/2015.***